

## Wohnen

Das 2022 beschlossene Landesentwicklungsprogramm (LEP) sieht den Bedarf an 10.000 Wohnungen im Zeitraum 2021 – 2044 vor.

### Wie sollen Bauträger und Stadt Salzburg zu ausreichenden und finanzierbaren Baulandflächen kommen?

Das größte Problem in der Landeshauptstadt ist die Flächenknappheit bzw. die Flächenverfügbarkeit. Sämtliche Flächenpotentiale für Wohnen aus dem REK 2007 sind aufgebraucht. Flächen, die heute bereits als Wohnbauland gewidmet sind, sind für die gemeinnützigen Bauträger und somit für den förderbaren Wohnbau auf Grund der Preise de facto nicht verfügbar. So lange es keine verfügbaren Flächen gibt, steht der förderbare Wohnbau in der Stadt de facto still. Aus diesem Grund ist die Flächen-Mobilisierung für den förderbaren Wohnbau in diesem Zusammenhang die wichtigste Aufgabe der Stadtpolitik.

Umso mehr Bedeutung hat in diesem Zusammenhang die Strategie zur Flächenmobilisierung, welche im Rahmen der Neuerstellung des REK durch die ÖVP-geführte Fachabteilung erarbeitet wurde. Mit der Umsetzung dieser Strategie ist bis zum Jahr 2045 nachweislich die Errichtung von mind. 10.000 Wohnungen, mind. 7.500 davon im förderbaren Segment möglich. Man darf zudem nicht vergessen, dass zwischen 2019 und 2023 insgesamt rd. 2.900 Wohnungen baubewilligt wurden, wobei bei über 1.000 dieser rechtskräftig baubewilligten Wohnungen noch nicht mit dem Bau begonnen wurde, diese aber in die Planzahlen hinzuzurechnen sind. Sämtliche Flächen wurden auch bereits im Differenzplan des REK genau verortet und sind dem Amtsbericht beigelegt.

Die angesprochene Strategie beruht auf drei Grundprinzipien, die dabei alle unter dem übergeordneten Ziel des Schutzes und der Beibehaltung der Grünland-Deklaration und des Grüngürtels stehen:

- Innenentwicklung mit dem größten Potential bei der Aktivierung von Transformationsflächen (Mischnutzung auf rd. 52 ha).
- Aktive Anwendung der Regeln der Deklaration.
- Sicherstellung aller neu entstehenden Potentiale für den förderbaren Wohnbau durch die konsequente Anwendung der Widmungskategorie „Förderbarer Wohnbau“ und die damit verbundene Vertragsraumordnung.

Durch die Anwendung dieser langfristigen Strategie ist die Errichtung von mind. 10.000 Wohnungen (mind. 7.500 davon gefördert) und der langfristige Schutz der Grünlanddeklaration in Qualität und Quantität sichergestellt.

### Transformationsflächen

Die Aktivierung der Transformationsflächen spielt dabei mit einer Mischnutzung auf insg. 52ha die größte und wichtigste Rolle. Transformationsflächen sind solche Flächen, die bereits versiegelt, aber mindergenutzt sind. Zumeist sind sie dzt. einer wirtschaftlichen Nutzung zugeordnet oder liegen brach, sind aber einer höherwertigen Nutzung bestens geeignet. Besondere Beispiele dafür finden sich in Schallmoos und im Bereich der Alpenstraße. Durch die Tatsache, dass diese Transformationsflächen bereits als Gewerbegebiete gewidmet sind, benötigt es zu ihrer Aktivierung eine Umwidmung. Dadurch ergeben sich für die Stadt ganz maßgebliche Einflussmöglichkeiten im Rahmen des Widmungsverfahrens und der dazugehörigen Vertragsraumordnung.

Im Rahmen der Entwicklung dieser Flächen entsteht die Möglichkeit, urbane Strukturen mit durchmischten, lebenswerten Quartieren für leistbares Wohnen und Arbeiten zu schaffen. Es ist zugleich ein maßgeblicher Beitrag zur Realisierung der Stadt der kurzen Wege und ein maßgeblicher Beitrag zur Verhinderung von Flächenfraß. Diese Strukturen bieten zudem attraktive Ansiedlungsmöglichkeiten für vielfältige Wirtschaftszweige, die tendenziell auch höhere Arbeitsplatzdichten aufweisen. Es findet also keine Verdrängung von Arbeitsplätzen statt. Durch die entsprechende Transformation wird der Wirtschaftsstandort strukturell gestärkt, da wachsende Branchen unterstützt werden können.

### TOP-Business-Standort Flughafen – Ermöglichung der Transformationsflächen

Im Zusammenhang mit den Transformationsflächen ist es auch entscheidend, den neuen TOP-Business-Standort westlich des Flughafens im Bereich zwischen A1 und Innsbrucker Bundesstraße zu entwickeln. Dieser wurde sowohl im LEP als „Freihaltezone Arbeiten“ ausgewiesen als auch in der Mobilisierungsstrategie des REK vorgesehen. Durch die Entwicklung dieses Standorts kann der Druck auf die innerstädtischen Gewerbegebiete genommen und diese Flächen im Sinne der Transformationsflächen deutlich besser genutzt werden. Der Business-Standort am Flughafen ist also direkt mit der städtischen Innenentwicklung verbunden.

Die Entwicklung dieses Standorts am Flughafen hat aber auch überregionale Bedeutung und ist eine ressourcen-aufwändige Aufgabe, mit der die Stadt alleine überfordert wäre. Aus

diesem Grund ist hier zur Entwicklung auch eine LEP-Umsetzungspartnerschaft zwischen Stadt, Land, der Gemeinde Wals-Siezenheim und den Flughafen anzustreben.

### Aktive Anwendung der Regeln der Deklaration

Wir alle wissen, dass der Druck auf das Grünland hoch ist und praktisch täglich weiter zunimmt. Genau deshalb sind der Schutz und die Beibehaltung der Grünland-Deklaration und des Grüngürtels so wichtig. Um den Bestand langfristig zu sichern, ist eine aktive Anwendung der Regelungen und Vorgaben der Deklaration zwingend erforderlich. Andernfalls wird die Deklaration von künftigen Generationen in der Stadtpolitik nicht mehr zu halten sein.

Die angesprochenen Regelungen der Deklaration sehen vor, dass es zu quantitativ und qualitativ gleichen Flächentauschen kommen kann: Durch entsprechend geprüfte Einbringungsflächen entsteht ein Einbringungspotential in die Deklaration, welches die Gesamtfläche der Deklaration zunächst erhöht.

Im nächsten Schritt erfolgt unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und der Sicherstellung der Planungsziele ein Tausch mit geprüften Flächen, die aus der Deklaration getauscht werden. Das Tauschpotential wird dabei durch das Ausmaß des Einbringungspotentials begrenzt, sprich durch jene Flächen, die vorab in die Deklaration und ggf. den Grüngürtel eingebracht wurden.

Diese Begrenzung ist ausgesprochen wichtig. Denn durch dieses Vorgehen ist garantiert, dass es nicht zu einer Verringerung der Deklarations- bzw. Grüngürtelflächen kommt. Die Deklaration wird so nachhaltig und langfristig gestärkt und gesichert. Es kommt zu keiner Verringerung, sondern lediglich zu einer zeitversetzten Neuabgrenzung.

Durch die Begrenzung entsteht zwischen den einzelnen Grundeigentümern Wettbewerbsdruck, welcher wiederum die maßgeblich für die Mobilisierung ist. Denn so ist sichergestellt, dass sich nicht einzelne Eigentümer sicher sein können, dass ihre Fläche benötigt wird. Somit kann die Stadtgemeinde ihren Einfluss geltend machen und diejenigen Flächen auswählen, die den größten Beitrag zur Umsetzung der Planungsziele und zur Deckung des Bedarfs an geförderten Wohnungen leisten.

### Sicherstellung aller neuen Wohnpotentiale für den förderbaren Wohnbau

Selbstverständlich ist nicht nur die Anzahl an Wohnungen, sondern auch deren Art relevant: Deshalb müssen alle neuen Wohnpotentiale für den förderbaren Wohnbau sichergestellt sein. Diesen Weg geht die Stadt unter ÖVP-Führung schon seit dem Jahr 2019: Seither nutzen wir den rechtlichen Rahmen gänzlich aus und führen Umwidmungen in „Bauland-Wohnen“ ausschließlich in die Widmungskategorie „Förderbarer Wohnbau“ durch. Auch bei Aufzonungen sind bei Dichtegewinnen ab 300 m<sup>2</sup> Bruttogeschoßfläche mind. 75% davon im öffentlichen Interesse (zumeist förderbarer Wohnbau) zu verwenden. Dies ist die österreichweit strengste Bodenpolitik, die wir fortsetzen und auch im REK abbilden: Sämtlichen neuen Wohnpotentiale werden für den förderbaren Wohnbau vorgesehen. Dieses Vorgehen seit 2019 ist österreichweit einzigartig: In Wien werden bei Umwidmungen zum Beispiel nur 66% für förderbaren Wohnbau vorgesehen.

### Vorzug von Flächenwidmungen vor Einzelbewilligungen

Bei der Umsetzung sind Flächenwidmungen den oftmals zitierten Einzelbewilligungen aus vielen Gründen vorzuziehen:

#### 1. Transparenz

Umwidmungen werden vom Gemeinderat in öffentlicher Sitzung diskutiert und beschlossen. Einzelbewilligungen hingegen sind Individualverfahren, die ex lege nicht-öffentlich stattfinden. Noch dazu findet der Endbeschluss der Einzelbewilligung bereits im Planungsausschuss statt. Das bedeutet,

dass alle (Klein-)Fraktionen ohne Stimmrecht in den Ausschüssen, bei der Einzelbewilligung gar nicht mitreden bzw. mit-abstimmen können, was auch demokratie-politisch zu hinterfragen ist.

## 2. Einspruchsrechte

Bei Umwidmungen hat jeder Bürger die Möglichkeit, Einwendungen gegen die Umwidmung vorzubringen, welche dann von der Fachabteilung zu bearbeiten und beantworten sind. Dementsprechend findet sich auch in jedem Amtsbericht einer Umwidmung der Vorschlag der Berücksichtigung (wenn ja, in welcher Form – oder eben keine Berücksichtigung) durch das Amt wieder und der Gemeinderat befasst sich damit. Bei Einzelbewilligungen ist auf Grund des Individualverfahrens (siehe oben) eine solche Möglichkeit nicht gegeben. Im Gegenteil: Hier hat der Projektant selbst sogar noch die Möglichkeit eines rechtlichen Instanzenzugs gegen die Entscheidung des Ausschusses über die Einzelbewilligung.

## 3. Zugriff/Einfluss:

Umwidmungen legt die Stadt fest. Im Rahmen einer Umwidmung wird im Sinne der Vertragsraumordnung auch ein ROG-Vertrag gem. § 18 ROG abgeschlossen, um die Planungs- und Entwicklungsziele zivilrechtlich langfristig sicherzustellen. Bei Einzelbewilligungen gibt es keine ROG-Verträge, da es sich hier um ein Individual- bzw. Bescheidverfahren handelt, zu dem kein zusätzlicher zivilrechtlicher Vertrag abgeschlossen werden kann. Zudem kann eine Einzelbewilligung nur auf Antrag des Grundeigentümers erteilt werden bzw. das Verfahren zur Einzelbewilligung nur auf Antrag des Eigentümers eingeleitet werden. Hier ist man also zwangsläufig auf den Eigentümer angewiesen.

## 4. Zeitdauer

Umwidmung und Einzelbewilligung nehmen jeweils ungefähr gleich viel Zeit in Anspruch. Allerdings kann eine Einzelbewilligung nur für ein ganz konkretes Projekt erteilt werden. Das bedeutet, das Projekt muss schon komplett finalisiert sein, sobald sich auch nur eine Kleinigkeit ändert, wäre eine neue Einzelbewilligung zu erwirken.

Und genau durch diesen Umstand dauert eine Einzelbewilligung im tatsächlichen Verfahren tatsächlich länger als eine Umwidmung. Denn normalerweise wird nach einem Architekturwettbewerb ja am Siegerprojekt noch weitergearbeitet und es verfeinert bzw. weiter abgestimmt. Parallel dazu werden dann die Verordnungsverfahren schon durchgeführt (Widmung, Bebauungsplan Grundstufe und Aufbaustufe, etc.). Bei einer Einzelbewilligung muss die finale Bearbeitung des Projekts aber erst abgewartet werden.

5. LEP sieht Mischnutzung mit Einzelbewilligung nur im Betriebsgebiet vor

Das LEP sieht die Mischnutzung mittels möglicher Einzelbewilligung ausschließlich im Bereich des gewidmeten Betriebsgebiets vor. Insgesamt sind in der gesamten (!) Stadt aber lediglich 20 ha als Betriebsgebiet gewidmet, wovon sich ca. 4 ha in Gewerbeschwerpunkten befinden, in denen Wohnen grundsätzlich ausgeschlossen ist (auch mittels Einzelbewilligung). Damit wären also lediglich 16 ha überhaupt prüfbar. Dem steht die Möglichkeit der Transformationsflächen auf einer Fläche von 52 ha gegenüber, was den deutlich größeren Hebel der Umwidmungen aufzeigt.

## Zusammenfassung

Die Flächen-Mobilisierung für den förderbaren Wohnbau ist entscheidend dafür, dem förderbaren Wohnbau in der Stadt einen Schub zu geben und eine echte Wohnbau-Offensive durchzuführen, die den Namen auch verdient.

Besonders relevant dafür ist die Aktivierung der sog. „Transformationsflächen“ und die damit verbundene Innenentwicklung und Nutzung von bereits versiegelten, aber mindergenutzten Flächen. Der Vorschlag zur Bedarfsdeckungs-Strategie des neuen REK sieht dies vor. Konkret sind im Differenzplan klar definierte Flächen im Ausmaß von 52ha für eine entsprechende neue Mischnutzung vorgesehen.

Zugleich ist eine aktive Anwendung der Deklarations-Regeln erforderlich, die qualitativ und quantitativ gleichwertige Täusche vorsieht. Solche Täusche wurden in der Stadt bislang zwei Mal vorgenommen: Beim Neubau der Hauptzentrale von ALDI Süd in Maxglan und für die Erweiterung und den Neubau des Seniorenwohnhauses des ÖJAB in Aigen. Um die Deklaration bei diesem Vorgehen langfristig in Ausmaß und Qualität zu schützen, wird ihre Fläche zunächst durch vorgezogene Einbringungen geprüfter Flächen vergrößert. Erst im Anschluss kann es zu zeitverzögerten Täuschen kommen, wobei das Tauschpotential durch die Einbringungen gedeckelt ist. Dadurch ist eine Verkleinerung der Deklaration garantiert ausgeschlossen.

Alle so neu entstehenden Potentiale sind durch die Anwendung der Widmungskategorie „Förderbarer Wohnbau“ und die dazugehörige Vertragsraumordnung für den förderbaren Wohnbau sicherzustellen. Die Anwendung der Flächenwidmung ist dabei eindeutig der Vorzug von Einzelbewilligungen zu geben.

## Verkehr

---

Seit Jahrzehnten werden in der Stadt Salzburg verkehrstechnische Einzelmaßnahmen kontrovers diskutiert (Kapuzinerbergtunnel, Altstadtgaragenerweiterung, Neutorsperre, Haus der Natur-Kreisverkehr, Begegnungszone Altstadt usw.) In den meisten Fällen landen diese in der Schublade, währenddessen der öffentliche Raum in der Stadt von der drückenden Blechlawine über Gebühr in Anspruch genommen wird. Ein umfassendes Verkehrskonzept ist nicht vorhanden. Auch das S-Link-Projekt droht daran zu scheitern, dass der Bevölkerung das Erfordernis einer linearen Hochleistungsverbindung quer durch die Stadt als Lösung für ein flächenhaftes Verkehrsproblem nicht erklärt wird / erklärbar ist.

**Würden Sie dafür eintreten, dass für die Stadt Salzburg ein umfassendes Verkehrskonzept (Verkehrsentwicklungsplan) ausgearbeitet wird (unter Bürgerbeteiligung und mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr zurückzudrängen)?**

Einleitend sei gesagt, dass ich eine Politik des moralisch erhobenen Zeigefingers strikt ablehne. Man muss die Menschen mitnehmen und den Verkehr in seiner Gesamtheit betrachten. Es ist unsere Aufgabe als Politik, den Menschen Angebote zu machen, die ihnen einen Umstieg ermöglichen und attraktiv machen, dann gelingt es auch.

Die beiden angesprochenen konkreten Maßnahmen des Kreisverkehrs beim Haus der Natur sowie der „Begegnungszone Altstadt“ sind dabei aber gute Beispiele, wie sinnvolle Maßnahmen aus rein politischem Kalkül bekämpft werden. Dies ist umso bedauerlicher, als beide Punkte im Parteienübereinkommen für die nun endende Funktionsperiode enthalten sind:

Durch den Kreisverkehr am Museumsplatz wird viel Umwegverkehr vermieden. Das Ende des „Kranzlfahrens“ hat zu einer deutlichen Verkehrsentslastung des Altstadt-Korridors geführt.

Die „Begegnungszone Altstadt“ mit ihren Gestaltungselementen wurde im Rahmen einer intensiven Bürgerbeteiligung erarbeitet und ist eine sensible Maßnahme zur Verkehrsberuhigung der Altstadt. Trotz vorhandenem Budget und der Planung durch die Verkehrsabteilung weigerte sich aber die zunächst für die Umsetzung zuständige Stadträtin Mag. Berthold und nun Stadträtin Schiester, die notwendige Detailplanung und anschließende Umsetzung durchzuführen – mit der Begründung, man wolle lieber eine Komplettsperre. Dabei lassen sie aber außer Acht, dass es immer Lieferverkehr, öffentlichen Verkehr und auch Anrainerverkehr vor Ort geben wird und somit auch immer eine Fahrbahn erforderlich sein wird. Diese wurde in der Planung zur Begegnungszone bereits in ihrer minimal möglichen Ausprägung vorgesehen.

Doch nun zur konkreten Fragestellung: Ein Gesamtplan bzw. eine Gesamtstrategie besteht naturgemäß aus der Summe der darin enthaltenen Maßnahmen. Diese müssen selbstverständlich aufeinander abgestimmt sein, ineinander greifen das gleiche Ziel verfolgen. Die Aussage, es gebe kein umfassendes Konzept bzw. keine Gesamt-Strategie ist daher falsch und wirkt meist wie eine Schutzbehauptung, um sich mit dem Vorhandenen inhaltlich nicht auseinandersetzen zu müssen.:

Vom Gemeinderat wurde im Rahmen des Projekts „Pionierstadt“ als Ziel einstimmig ein Anteil des Umweltverbundes (also Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) am Gesamtverkehr von 70% beschlossen. Dieses Ziel wird nachhaltig durch die Radverkehrsstrategie, den Masterplan Gehen und den Nahverkehrsplan verfolgt. Dabei werden z.B. auch übergeordnete Grundsätze wie die „Healthy Streets“-Parameter berücksichtigt. Ein Beispiel dafür ist der von uns entwickelte und gegen die Stimmen von SPÖ und Grünen beschlossene „Salzburg Boulevard“, welcher Teil des „Masterplans Gehen“ ist und die neue Oberflächengestaltung der Rainerstraße nach Abschluss der S-LINK-Baustelle darstellt.

Wie sich zeigt, ist unsere Vorgangsweise einer gesamtheitlichen Betrachtung des Verkehrs, der Umsetzung der oben genannten Strategien und einer engen Zusammenarbeit mit dem Land sehr erfolgreich:

So konnte erstmals seit 28 Jahren eine Trendwende im Modal Split erreicht werden, seit die Verkehrsressorts im Jahr 2019 jeweils in Stadt und Land ÖVP-geführt sind: Seit 2018 stieg der Anteil des Umweltverbundes um sieben Prozentpunkte auf 62%, der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sank im gleichen Zeitraum um jenen Wert. Zum Vergleich: Im Jahr 1995 lag der Anteil des Umweltverbundes bei 61%, sank bis zum Jahr 2004 auf 54% und stagnierte seither bei schwachen 55%. Es mich sehr, dass wir die Menschen mit unserer gesamtheitlichen Politik mitnehmen können und sie bereit sind, Teil dieser Entwicklung zu sein.



Der in der Fragestellung zitierte „Verkehrsentwicklungsplan“ ist die im deutschen Sprachraum oftmals verwendete Bezeichnung für den durch die EU bis Ende 2027 als verpflichtend erklärten „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP). Die Inhalte für diesen SUMP liegen in der Stadt Salzburg durch die genannten Strategien und Beschlüsse bereits größtenteils vor und sind im Rahmen des SUMP dann zu einem Gesamtpapier zusammenzuführen.

## Nachhaltige Stadtplanung

---

Die kommende Gemeinderatsperiode wird entscheidend für die Erreichung der Energie- und Klimaziele im Gebäudesektor sein, der für rund 30% der klimaschädlichen Treibhausgas Emissionen verantwortlich ist. Vor diesem Hintergrund sowie zur Bewältigung o. g. Probleme (Verkehrsmisere, Schaffung von Wohnraum) sind neue Lösungsansätze dringend geboten.

**Wir schlagen die Einrichtung eines zentralen Büros (einer Stabsstelle) für nachhaltige Stadtentwicklung mit entsprechenden Planungskompetenzen vor, um die Vision einer zukunftsfähigen, klimaneutralen Stadt umzusetzen. Werden Sie sich für einen solchen Vorschlag einsetzen? Sollten Sie die Notwendigkeit nicht sehen - wie wollen Sie die genannten Probleme bewältigen?**

Die Grundlage für die klimaneutrale Stadt wurde bereits in der nun zu Ende gehenden Funktionsperiode gelegt und die geforderte Stabsstelle wird bereits in diesem Jahr ihre Arbeit aufnehmen: Das ÖVP-geführte Ressort legte einen Amtsbericht vor, mit dessen Beschluss sich die Stadtgemeinde zur Klimaneutralität bis spätestens zum Jahr 2040 bekennt.

Zudem hat sich die Stadtgemeinde auf Grundlage des Antrags erfolgreich beim Förderprojekt „Pionierstadt – Partnerschaft für Klimaneutrale Städte 2030“ des BMK beworben und einen Kooperationsvertrag mit dem Bundesministerium abgeschlossen.

Durch den positiven Förderentscheid des Ministeriums beginnt in der Stadt mit Mai 2024 eine Projektgruppe mit vier neu geschaffenen, abteilungsübergreifend arbeitenden Stellen zu arbeiten, deren Personalkosten für die Dauer von fünf Jahren vom Bund übernommen werden. Ihr Hauptziel ist zunächst die Ausarbeitung eines „Masterplans Klimaneutralität“ inklusive Bilanzierung, Absenkpfad und Maßnahmenplanung sowie Initiierung, Begleitung und teilweise eigenständige Umsetzung dieser Maßnahmen.

## Urbaner Lebensraum

---

In dem nächsten Jahrzehnt stehen große infrastrukturelle, gesellschaftliche und klimatische Veränderungen an. Sie bedingen u.a. Anpassungen der gebauten Umwelt, insbesondere die Gestaltung der öffentlichen Räume, Verkehrsströme und Wohnräume. Die Politik ist aufgefordert, weitreichende Maßnahmen zu ergreifen.

**Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt werden Sie priorisieren?**

Eine besonders wichtige Maßnahme in diesem Zusammenhang ist die konsequente Umsetzung des im vergangenen Jahr auf den Weg gebrachten „**Salzach Masterplan**“, der nicht nur den Hochwasser-Schutz deutlich verbessert, sondern auch neue Naherholungsräume schafft. Zudem werden die Uferbereiche zugänglich und die Salzach für die Menschen erlebbar. So entstehen an den Uferböschungen auch neue Aufenthaltsflächen ohne Konsumzwang. Zudem gelingt es uns, den Rad- und Fußverkehr entlang der Salzach weiter zu entflechten und die Situation für beide Mobilitätsarten zu optimieren. Es ist mir ein echtes Herzensanliegen, dieses einzigartige Projekt im urbanen Bereich gemeinsam mit den Umlandgemeinden und dem Land weiter voranzutreiben. Denn durch seinen ganzheitlichen Ansatz verbindet der Salzach Masterplan die wichtigsten Aspekte von infrastrukturellen Maßnahmen, die die Lebensqualität in der Stadt erhöhen.

Auch das Leitkonzept der „**Stadt der kurzen Wege**“ ist mit höchster Priorität zu verfolgen: Denn dieses Leitkonzept trägt nicht nur dazu bei, den Verkehr der innerstädtischen „Binnenpendler“ zu vermeiden, sondern schafft auch echt urbane Strukturen mit durchmischten, lebenswerten Quartieren für leistbares Wohnen und Arbeiten. Zugleich ist es ein maßgeblicher Beitrag zur Verhinderung von Flächenfraß, da mittels der Aktivierung von Transformationsflächen bereits versiegelte, mindergenutzte Flächen genutzt werden. So wird neue Versiegelung vermieden bzw. bereits versiegelte Flächen im Rahmen der Entwicklung einer Mischnutzung teilweise sogar entsiegelt.

Doch nicht nur in diesem Sinne, sondern auch im Hinblick auf die gesellschaftlichen Veränderungen, die die demographische Entwicklung mit sich bringt, ist die „Stadt der kurzen Wege“ ein wichtiger Baustein: Denn ich möchte für Seniorinnen und Senioren Rahmenbedingungen schaffen, die ein selbstbestimmtes Leben bis ins hohe Alter ermöglichen. Dafür ist es auch von besonderer Bedeutung, möglichst lang in den eigenen vier Wänden bleiben zu können. Die „Stadt der kurzen Wege“ leistet dazu einen wichtigen Beitrag, indem die Wege zu Arzt, Apotheke, Nahversorger oder auch Seniorenzentrum für die Menschen in einem kleinen Radius bleiben und sie ihre alltäglichen Wege so weiterhin selbstständig bewältigen.

Neben der „Stadt der kurzen Wege“ sind wir aber selbstverständlich dazu berufen, weitere Maßnahmen zu treffen. Denn Stadträume sind im Hinblick auf die Auswirkungen des Klimawandels besonders sensibel. Gerade **durchgrünte Siedlungen** leisten einen entscheidenden Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel. Daher ist es notwendig, nicht nur die **Grün- und Freiflächen zu erhalten**, sondern zusätzliche Bodenversiegelung möglichst gering zu halten bzw. bereits versiegelte Flächen nach Möglichkeit wieder zu entsiegeln. Dies auch vor dem Hintergrund, dass durch den Klimawandel Starkregenereignisse zunehmen, deren mögliche Folgen in jüngster Vergangenheit ja auch zu beobachten waren. Ein geringerer Versiegelungsgrad kann die Gefahr solcher Ereignisse vermindern.

Im Sinne einer frühzeitigen und aktiven Klimawandelanpassung hat die ÖVP-geführte Stadtplanung bereits viele wichtige Weichen für die Zukunft gestellt:

Ein Beispiel ist die gemeinsam mit der BOKU entwickelte **Grünflächenzahl (GrünFZ)**. Durch sie gibt es erstmals eine Methodik, mit der Begrünungen auf Bauplatzebene wissenschaftlich fundiert und an der ökologischen Wirkung orientiert vorgeschrieben werden können. Durch den frühen Zeitpunkt der Planung, in dem die GrünFZ zum bereits zum Tragen kommt, sind auch mögliche Mehrkosten beim Bau auf ein Minimum von 1-3% beschränkt. Auf unsere Initiative hin fand die GrünFZ nun Eingang in die Novellen des BauTG und des BauPolG und ist ein wichtiger Beitrag zur Durchgrünung der Stadt.

## Gelungenes Beispiel

---

**Was ist für Sie persönlich ein besonders gelungenes Bauprojekt in der Stadt Salzburg, das in letzter Zeit entstanden ist bzw. gerade geplant wird - und warum?**

Hier möchte ich jeweils ein Beispiel aus dem Bereich Gewerbe- sowie der Wohnbauten nennen:

Was **Gewerbebauten** anbelangt, so ist sicher der Neubau des neuen Lagerhaus-Zentrallagers zu nennen. Durch intensive Anregungen seitens des ÖVP-geführten Ressorts und mit intensiver Begleitung mit dem Gestaltungsbeirat konnte der Raiffeisenverband einen aus meiner Sicht innovatives Projekt verwirklichen, in dem das erste Biodiversitätsdach im Salzburger Stadtgebiet entstanden ist. Mehr als die Hälfte des Lagerdaches ist als Biodiversitätsdach konzipiert. Es ist damit viel mehr als ein „einfaches Gründach“ und ist damit nicht nur wichtiger Lebensraum, sondern auch hervorragender Beitrag zum kleinräumlichen Klima. Auf andere Hälfte des Daches wurde zudem eine Photovoltaik-Anlage installiert. Daher ist es für mich, vor allem für einen Gewerbebau, ein zukunftsweisendes Vorzeigeprojekt, das zeigt, was alles mit guter und sachlich orientierter Zusammenarbeit möglich ist.

Im Hinblick auf die **Wohnbauten** möchte ich das Bauprojekt „GNICE“ an der Berchtesgadener Str./Dossenweg nennen. Denn hierbei handelt es sich um ein echtes ökologisches Vorzeigeprojekt, welches nicht nur CO<sub>2</sub>-neutral, sondern auch noch energieautark ist. Heizung und Warmwasser werden dabei vollständig auf dem Grundstück selbst mittels thermischer Energie im Ausmaß von rund 1.400.000 kWh/a erzeugt. Dies gelingt durch einen ökologischen Energiekreislauf aus einer 500kWp Solarstromanlage, einer oberflächennahen Geothermie sowie einer Energierückgewinnung aus dem Abwasser aller Wohneinheiten. Diese CO<sub>2</sub>-neutrale Energiegewinnung auf dem Bauplatz hilft nicht nur Klima und Umwelt – die Energieautarkie hilft auch ganz maßgeblich den künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern, die dadurch de facto keine Betriebskosten mehr zahlen müssen und somit deutlich entlastet werden. Auch hier war das ÖVP-Ressort maßgeblich beteiligt, indem sie z.B. die Teilnahme am EU-Forschungsprojekt „Synikia“ vorangetrieben hat, was diese Entwicklung erst ermöglichte.



## Wohnen

---

Das 2022 beschlossene Landesentwicklungsprogramm (LEP) sieht den Bedarf an 10.000 Wohnungen im Zeitraum 2021 – 2044 vor.

### Wie sollen Bauträger und Stadt Salzburg zu ausreichenden und finanzierbaren Baulandflächen kommen?

Ich bin überzeugt, dass es diese Flächen gibt. Im REK-Entwurf von Barbara Unterkofler waren dafür allerdings nicht ausreichend Flächen enthalten, die dann auch mobilisierbar und finanzierbar sind – Stichwort geförderter Mietwohnbau. Deswegen konnten wir diesem Entwurf im vergangenen Sommer auch keine Zustimmung geben. Für mich hat nach der Wahl die Erstellung eines neuen REKs ganz hohe Priorität. Alleine in Schallmoos könnten auf einem Areal der Salzburg AG rund 600 geförderte leistbare Mietwohnungen mobilisiert werden. Dieses Beispiel zeigt, dass es kreative Lösungen für einen Kraftakt für mehr städtischen Mietwohnbau braucht. Ein weiterer Hebel um leistbaren Wohnraum zu schaffen, ist die Nachverdichtung mit Augenmaß. Hier gibt es in der Stadt noch genügend Potential für einige tausend Wohnungen. Im kommenden Budget sind 7,5 Mio. Euro vorgesehen, damit die Stadt selbst Grundstücke kaufen kann. Wenn wir als Stadt diese Grundstücke an die Wohnbauträger im Baurecht vergeben, werden die Mietkosten für die Menschen automatisch billiger, da die Grundkosten für die Wohnbauträger wegfallen.

## Verkehr

---

Seit Jahrzehnten werden in der Stadt Salzburg verkehrstechnische Einzelmaßnahmen kontrovers diskutiert (Kapuzinerbergtunnel, Altstadtgaragenerweiterung, Neutorsperre, Haus der Natur-Kreisverkehr, Begegnungszone Altstadt usw.) In den meisten Fällen landen diese in der Schublade, währenddessen der öffentliche Raum in der Stadt von der drückenden Blechlawine über Gebühr in Anspruch genommen wird. Ein umfassendes Verkehrskonzept ist nicht vorhanden. Auch das S-Link-Projekt droht daran zu scheitern, dass der Bevölkerung das Erfordernis einer linearen Hochleistungsverbindung quer durch die Stadt als Lösung für ein flächenhaftes Verkehrsproblem nicht erklärt wird / erklärbar ist.

### Würden Sie dafür eintreten, dass für die Stadt Salzburg ein umfassendes Verkehrskonzept (Verkehrsentwicklungsplan) ausgearbeitet wird (unter Bürgerbeteiligung und mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr zurückzudrängen)?

Es ist völlig klar, dass es beim Verkehr ein Bündel an Maßnahmen braucht, die von Expert:innen und Bürger:innen auch bereits an die Politik herangetragen wurden. Ein derartiges Verkehrskonzept ist längst überfällig. Derzeit gestaltet sich die Diskussion so, als ob die Stadt mit dem S-Link die alleinige Verantwortung bzw. Lösung für alle Verkehrsprobleme hätte. Es gibt weitaus kostengünstigere und schnellere Lösungsansätze: Die Wiedereinführung des 10-Minuten-Taktes beim Obus, die Stärkung der Mikro-ÖV-Systeme auch in den Umlandgemeinden sowie den weiteren Ausbau der Radwege und die Umsetzung von multimodalen Mobilitätslösungen. Expresslinien mit Doppelgelenksbussen (in Berlin erfolgreich eingesetzt), die in der Früh und am Abend Pendler:innen aus dem Umland ins Zentrum und wieder zurückbringen sollen, könnten ebenfalls für schnelle Entlastung sorgen.

## Nachhaltige Stadtplanung

---

Die kommende Gemeinderatsperiode wird entscheidend für die Erreichung der Energie- und Klimaziele im Gebäudesektor sein, der für rund 30% der klimaschädlichen Treibhausgas Emissionen verantwortlich ist. Vor diesem Hintergrund sowie zur Bewältigung o. g. Probleme (Verkehrsmisere, Schaffung von Wohnraum) sind neue Lösungsansätze dringend geboten.

### Wir schlagen die Einrichtung eines zentralen Büros (einer Stabsstelle) für nachhaltige Stadtentwicklung mit entsprechenden Planungskompetenzen vor, um die Vision einer zukunftsfähigen, klimaneutralen Stadt umzusetzen. Werden Sie sich für einen solchen Vorschlag einsetzen? Sollten Sie die Notwendigkeit nicht sehen - wie wollen Sie die genannten Probleme bewältigen?

Das Thema Klimaschutz – auch als Frage der sozialen Gerechtigkeit – wird uns in den kommenden Funktionsperioden in allen Bereichen begleiten. Daher unterstützen wir diesen Vorschlag zu 100 Prozent.

Die SPÖ hat sich zudem dafür eingesetzt, dass die Stadt Salzburg Teilnehmer der Initiative „Pionierstadt – Partnerschaft für Klimaneutrale Städte 2030“ ist. Mittlerweile hat die Stadt auch die Zusage bekommen. Die Finanzierung pro Pionierstadt beträgt maximal € 2 Mio. und ist für eine Laufzeit von 5 Jahren vorgesehen. Wir haben also bereits eine Förderung und könnten die dafür neu zu schaffenden Stellen im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung erweitern und langfristig sicherstellen.

## Urbaner Lebensraum

---

In dem nächsten Jahrzehnt stehen große infrastrukturelle, gesellschaftliche und klimatische Veränderungen an. Sie bedingen u.a. Anpassungen der gebauten Umwelt, insbesondere die Gestaltung der öffentlichen Räume, Verkehrsströme und Wohnräume. Die Politik ist aufgefordert, weitreichende Maßnahmen zu ergreifen.

### Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt werden Sie priorisieren?

- Ausbau des Freizeit-, Bewegungs-, Kultur- und Sportangebots. Schaffung von mehr leistbarem Mietwohnraum, Grünraum und Erholungsflächen.
- Sichere Verbindungen für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen
- Ausbau der Bewohnerservice-Stellen
- Ausbau der Betreuung der öffentlichen Räume durch soziale Einrichtungen (z. B. Streetworker).
- Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie von erneuerbaren Energiequellen. Hier gibt es gerade bei der öffentlichen Infrastruktur – Gebäude, die in städtischen Besitz sind - noch viel Potential.
- Die Luftqualität in der Stadt verbessern.
- Mehr Fassaden- und Dachbegrünungen und Bäume in allen Stadtteilen.

## Gelungenes Beispiel

---

Was ist für Sie persönlich ein besonders gelungenes Bauprojekt in der Stadt Salzburg, das in letzter Zeit entstanden ist bzw. gerade geplant wird - und warum?

Der neue Recyclinghof Maxglan ist - mit der größten Photovoltaikanlage der Stadt kombiniert mit einem Gründach - das Nachhaltigkeitsprojekt der Stadt Salzburg.

Mit der Sanierung der Volksschulen 1 und 2 und dem Neubau des Kindergartens Lehen in Holzhybridbauweise schaffen wir im dynamischen Stadtteil Lehen nachhaltige Vorzeigeprojekte. Holz ist nicht nur ressourcenschonend und energieeffizient, sondern bringt auch viele pädagogische Vorteile mit sich: Es steigert die Konzentrationsfähigkeit und senkt das Stress- und Konfliktpotential. Eine Winwin-Situation für Kinder und Pädagog:innen und in weiterer Folge auch für die Eltern. Auch für die heimische Wirtschaft ist dieses Projekt ein wichtiger Impuls.

Bernhard Auinger/SPÖ, im Jänner 2024



## Wohnen

---

Das 2022 beschlossene Landesentwicklungsprogramm (LEP) sieht den Bedarf an 10.000 Wohnungen im Zeitraum 2021 – 2044 vor.

### Wie sollen Bauträger und Stadt Salzburg zu ausreichenden und finanzierbaren Baulandflächen kommen?

- Grund und Boden in Salzburg ist nicht vermehrbar. Bebaubare Grundstücke sind Mangelware. Und dennoch gibt es Mittel und Wege, um leistbare Wohnungen zu schaffen, etwa durch die Bebauung von versiegelten, mindergenutzten Flächen in Gewerbegebieten, auf Parkplätzen, Nachverdichtung von Bestandsgebäuden und die konsequente Überbauung von Supermärkten – immer kombiniert mit grünen Freiflächen für gute Lebensqualität.
- **Aktive Bodenpolitik** und damit konsequente Anwendung des ROG und der Vertragsraumordnung: Umwidmungen erfolgen nur, wenn die Fläche zu 100 % für den förderbaren Wohnbau genutzt wird und zwar zur Errichtung von geförderten Mietwohnungen. In Betriebsgebieten das Instrument der Einzelbewilligung samt Abschluss eines Raumordnungsvertrages nutzen, um eine vertikale Mischnutzung zu ermöglichen. Wir unterstützen auch einen Bodenfonds – allerdings muss er besser dotiert sein, als die 7,5 Mio Euro (die von der SPÖ jetzt im Budget eingebracht werden)
- **Nein zum Griff ins geschützte Grünland:** Die Stadt Salzburg hat genug versiegelte, mindergenutzte Flächen, auf denen Wohnungen entstehen können. Ein Griff ins wertvolle Grünland ist für uns ein absolutes No Go!
- **Mehr Platz auf weniger Fläche** – und damit weniger Bodenfraß: Durch die kluge, sensible und qualitativ hochwertige Nachverdichtung von innerstädtischen Grundstücken schaffen wir mehr Wohnraum.
- **Schallmoos als neues, lebenswertes Wohngebiet entwickeln:** In Schallmoos könnten hunderte neue Wohnungen und damit mehr Lebensqualität entstehen – durch eine kluge Durchmischung von gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss und leistbaren Wohnungen in den Obergeschossen wird das möglich.

## Verkehr

---

Seit Jahrzehnten werden in der Stadt Salzburg verkehrstechnische Einzelmaßnahmen kontrovers diskutiert (Kapuzinerbergtunnel, Altstadtgaragenerweiterung, Neutorsperre, Haus der Natur-Kreisverkehr, Begegnungszone Altstadt usw.) In den meisten Fällen landen diese in der Schublade, währenddessen der öffentliche Raum in der Stadt von der drückenden Blechlawine über Gebühr in Anspruch genommen wird. Ein umfassendes Verkehrskonzept ist nicht vorhanden. Auch das S-Link-Projekt droht daran zu scheitern, dass der Bevölkerung das Erfordernis einer linearen Hochleistungsverbindung quer durch die Stadt als Lösung für ein flächenhaftes Verkehrsproblem nicht erklärt wird / erklärbar ist.

### Würden Sie dafür eintreten, dass für die Stadt Salzburg ein umfassendes Verkehrskonzept (Verkehrsentwicklungsplan) ausgearbeitet wird (unter Bürgerbeteiligung und mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr zurückzudrängen)?

JA! Wir fordern ein solches Konzept seit Jahren ein Gesamtverkehrskonzept, das unter transparenter, breiter Beteiligung der Salzburger Bevölkerung erstellt wird. Salzburg hat einen Nahverkehrsplan, einen Masterplan gehen, eine Radstrategie – all das greift allerdings nicht ausreichend ineinander.

Die Bürgerliste hat 2021 selbst eine Studie beim renommierten Verkehrsplaner Dr Harald Frey (TU Wien) in Auftrag gegeben – das alle Mobilitätsformen in den Blick nimmt. <https://salzburgstadt.gruene.at/mobilitaetsstrategie-2021/>

## Nachhaltige Stadtplanung

---

Die kommende Gemeinderatsperiode wird entscheidend für die Erreichung der Energie- und Klimaziele im Gebäudesektor sein, der für rund 30% der klimaschädlichen Treibhausgas Emissionen verantwortlich ist. Vor diesem Hintergrund sowie zur Bewältigung o. g. Probleme (Verkehrsmisere, Schaffung von Wohnraum) sind neue Lösungsansätze dringend geboten.

### Wir schlagen die Einrichtung eines zentralen Büros (einer Stabsstelle) für nachhaltige Stadtentwicklung mit entsprechenden Planungskompetenzen vor, um die Vision einer zukunftsfähigen, klimaneutralen Stadt umzusetzen. Werden Sie sich für einen solchen Vorschlag einsetzen? Sollten Sie die Notwendigkeit nicht sehen - wie wollen Sie die genannten Probleme bewältigen?

100%ige Unterstützung. Salzburg hinkt hier anderen Städten weit hinterher. Unser Wahlprogramm enthält daher die Forderung nach einem Zukunftsressort:

Konkret heißt es hier --> Salzburg bekommt ein Zukunftsressort: Momentan gibt es weder in der Politik noch in der Verwaltung Strukturen, die sich gebündelt um die wichtigen Themen Klima-, Umwelt- und Naturschutz kümmern. Das wollen wir ändern – und ein Zukunftsamt schaffen, um Salzburg zu einer noch lebenswerteren klimafitten Stadt zu machen.

## Urbaner Lebensraum

---

In dem nächsten Jahrzehnt stehen große infrastrukturelle, gesellschaftliche und klimatische Veränderungen an. Sie bedingen u.a. Anpassungen der gebauten Umwelt, insbesondere die Gestaltung der öffentlichen Räume, Verkehrsströme und Wohnräume. Die Politik ist aufgefordert, weitreichende Maßnahmen zu ergreifen.

### Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt werden Sie priorisieren?

Wir bekennen uns zum Ziel, Salzburg bis 2040 klimaneutral zu machen. Und wir wollen Salzburg noch lebenswerter machen. Wir setzen uns für breitere Gehsteige, mehr Fußgänger:innenzonen, längere Grünphasen bei den Ampeln für Fußgänger:innen, attraktivere Sitzgelegenheiten und mehr Bäume ein, unter deren Schatten man gut sitzen kann. Außerdem wollen wir Trinkwasserstellen in allen Stadtteilen ebenso ausbauen wie kostenlose, barrierefreie öffentliche Toiletten im gesamten Stadtgebiet. Angesichts klimatischer Veränderungen müssen bei zukünftigen Straßen- und Platzgestaltungen ökologische Maßnahmen stärker zum Tragen kommen.

Dafür braucht es viele Maßnahmen (Energiewende, Raus aus Öl und Gas, Mobilitätswende...) – und gleichzeitig Maßnahmen zur Klimawandelanpassung. Z.B. fristen viele Straßenräume in Salzburg ein kümmerliches Dasein und warten darauf, zum Leben erweckt zu werden. Wir haben in den vergangenen Jahren angefangen, Straßenräume tlw. zu entsiegeln und zu begrünen (Bsp. Schallmoos, Rupertgasse, Webersdorferstraße, Alte Aigner Straße...) Darüber hinaus braucht es eine „wasserbewusste“ Stadtentwicklung (Schwammstadtprinzip, Regenwassermanagement...) – hier braucht es ein stadtweites Konzept (mehr grünblaue Räume) – Vorbild könnte der Kanton Zürich sein (oder Liechtenstein) und ein klares Bekenntnis, das umzusetzen (inkl. Budget). Mehr Platz fürs Radfahren und Zufußgehen, bessere Öffis, Reduktion von Parkflächen, Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren (z.B. Superblock) und der Innenstadt, P&R am Stadtrand. Bessere Aufenthaltsqualität durch mehr und bessere Sitzgelegenheiten und mehr Grün im öffentlichen Raum. Umsetzung Masterplan Salzach mit Umsetzung eines Salzachstrands.  
Konkrete Visionen haben wir bereits erarbeitet (Neugestaltung Kaiviertel, Mirabellplatz, Paris Lodron Straße,...)  
<https://annaschiester.at/gruene-stadtteile>

## Gelungenes Beispiel

---

Was ist für Sie persönlich ein besonders gelungenes Bauprojekt in der Stadt Salzburg, das in letzter Zeit entstanden ist bzw. gerade geplant wird - und warum?

- Landesdienstleistungszentrum (Holz-Hybrid, Viel Grün (auch im Straßenraum), Integration in den Stadtteil, klimafreundliche nachhaltige Bauweise)
- KiGa und VS Lehen (Beteiligung, Holz Hybrid, viel Grün, nachhaltige Bauweise, Integration in Stadtteil)
- Hotel Hirschengrün

Anna Schiester/Bürgerliste, im Jänner 2024

## Wohnen

---

Das 2022 beschlossene Landesentwicklungsprogramm (LEP) sieht den Bedarf an 10.000 Wohnungen im Zeitraum 2021 – 2044 vor.

### Wie sollen Bauträger und Stadt Salzburg zu ausreichenden und finanzierbaren Baulandflächen kommen?

Es bedarf unbedingt der Verabschiedung eines neuen Räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) um neue Bauflächen mobilisieren zu können. Das „aktuelle“ REK ist aus dem Jahr 2007 und aufgrund der dort angenommenen falschen demografischen Prognosen vollkommen untauglich. Die Massenzuwanderung nach Österreich/Salzburg hat in den letzten zehn Jahre einen massiven Druck auf den Wohnungsmarkt ausgeübt. Die Salzburger Stadtregierungen haben nicht entsprechend auf die Situation reagiert. Mit dem neuen REK muss auch die Stadt in den Flächenkauf einsteigen und diese dann den sozialen Wohnbauträgern für eine umfassende Wohnbauoffensive zur Verfügung stellen.

Jedoch ist eine Deutschpflicht für den gemeinnützigen Wohnbau unbedingt notwendig. Kein Deutsch, keine Wohnung! – das ist unsere Forderung als Freiheitliche Partei.

## Verkehr

---

Seit Jahrzehnten werden in der Stadt Salzburg verkehrstechnische Einzelmaßnahmen kontrovers diskutiert (Kapuzinerbergtunnel, Altstadtgaragenerweiterung, Neutorsperre, Haus der Natur-Kreisverkehr, Begegnungszone Altstadt usw.) In den meisten Fällen landen diese in der Schublade, währenddessen der öffentliche Raum in der Stadt von der drückenden Blechlawine über Gebühr in Anspruch genommen wird. Ein umfassendes Verkehrskonzept ist nicht vorhanden. Auch das S-Link-Projekt droht daran zu scheitern, dass der Bevölkerung das Erfordernis einer linearen Hochleistungsverbindung quer durch die Stadt als Lösung für ein flächenhaftes Verkehrsproblem nicht erklärt wird / erklärbar ist.

### Würden Sie dafür eintreten, dass für die Stadt Salzburg ein umfassendes Verkehrskonzept (Verkehrsentwicklungsplan) ausgearbeitet wird (unter Bürgerbeteiligung und mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr zurückzudrängen)?

Wir verfolgen nicht das Ziel eine gewisse Form des Verkehrs „zurückzudrängen“, sondern allen Verkehrsteilnehmern ein gutes Vorankommen und Miteinander zu ermöglichen, unabhängig von der Wahl ihres Verkehrsmittels. Über den Bau des S-Link wird letztendlich die Bevölkerung entscheiden, es darf kein Verkehrskonzept- oder Projekt an der Bevölkerung vorbei entschieden werden.

## Nachhaltige Stadtplanung

---

Die kommende Gemeinderatsperiode wird entscheidend für die Erreichung der Energie- und Klimaziele im Gebäudesektor sein, der für rund 30% der klimaschädlichen Treibhausgas Emissionen verantwortlich ist. Vor diesem Hintergrund sowie zur Bewältigung o. g. Probleme (Verkehrsmisere, Schaffung von Wohnraum) sind neue Lösungsansätze dringend geboten.

### Wir schlagen die Einrichtung eines zentralen Büros (einer Stabsstelle) für nachhaltige Stadtentwicklung mit entsprechenden Planungskompetenzen vor, um die Vision einer zukunftsfähigen, klimaneutralen Stadt umzusetzen. Werden Sie sich für einen solchen Vorschlag einsetzen? Sollten Sie die Notwendigkeit nicht sehen - wie wollen Sie die genannten Probleme bewältigen?

Nein, es braucht sicher keine Stabsstelle mit Planungskompetenz. Politik mit Vernunft und Augenmaß ist ausreichend.

## Urbaner Lebensraum

---

In dem nächsten Jahrzehnt stehen große infrastrukturelle, gesellschaftliche und klimatische Veränderungen an. Sie bedingen u.a. Anpassungen der gebauten Umwelt, insbesondere die Gestaltung der öffentlichen Räume, Verkehrsströme und Wohnräume. Die Politik ist aufgefordert, weitreichende Maßnahmen zu ergreifen.

### Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt werden Sie priorisieren?

Leistbares Wohnen durch Bauoffensive, Sicherheit im öffentlichen Raum durch die Gründung einer eigenen Stadtwache, vollen Fokus auf die Sozialpolitik, Bürgerbeirat für die Gestaltung des öffentlichen Raumes, mehr Geld für Sport- und Freizeiteinrichtungen, Begrünung der Innenstadt, um einige Beispiele zu nennen.

## Gelungenes Beispiel

---

### Was ist für Sie persönlich ein besonders gelungenes Bauprojekt in der Stadt Salzburg, das in letzter Zeit entstanden ist bzw. gerade geplant wird - und warum?

Ein ganz aktuelles Beispiel kann ich kaum finden. Das Designeroutlet ist ein Beispiel, welches schon etwas zurückliegt.



# Lebenswertes Salzburg

Podiumsdiskussion zur Gemeinderatswahl Salzburg | 6. Februar 2024  
Stellungnahmen der Parteien



## Wohnen

---

Das 2022 beschlossene Landesentwicklungsprogramm (LEP) sieht den Bedarf an 10.000 Wohnungen im Zeitraum 2021 – 2044 vor.

### Wie sollen Bauträger und Stadt Salzburg zu ausreichenden und finanzierbaren Baulandflächen kommen?

Im Zuge der Erstellung des neuen REK muss der Fokus auf Widmungen für förderbaren Wohnbau liegen. Die Stadt sollte angesichts von Rekord-Budgetüberschüssen selbst Grundstücke erwerben, nach Möglichkeit in Zusammenarbeit mit der Landinvest. Zur Aktivierung von brachliegendem, bereits gewidmetem Bauland soll die Stadt den faktisch vorhandenen Wohnungsnotstand offiziell anerkennen und die Möglichkeiten des Bodenbeschaffungsgesetzes nutzen. Die Überbauung von Flachbauten wie Supermärkten soll ernsthaft angegangen werden. Priorität hat die Schaffung von leistbarem, insbesondere gemeinnützigem Wohnraum.

## Verkehr

---

Seit Jahrzehnten werden in der Stadt Salzburg verkehrstechnische Einzelmaßnahmen kontrovers diskutiert (Kapuzinerbergtunnel, Altstadtgaragenerweiterung, Neutorsperre, Haus der Natur-Kreisverkehr, Begegnungszone Altstadt usw.) In den meisten Fällen landen diese in der Schublade, währenddessen der öffentliche Raum in der Stadt von der drückenden Blechlawine über Gebühr in Anspruch genommen wird. Ein umfassendes Verkehrskonzept ist nicht vorhanden. Auch das S-Link-Projekt droht daran zu scheitern, dass der Bevölkerung das Erfordernis einer linearen Hochleistungsverbindung quer durch die Stadt als Lösung für ein flächenhaftes Verkehrsproblem nicht erklärt wird / erklärbar ist.

### Würden Sie dafür eintreten, dass für die Stadt Salzburg ein umfassendes Verkehrskonzept (Verkehrsentwicklungsplan) ausgearbeitet wird (unter Bürgerbeteiligung und mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr zurückzudrängen)?

Ja, es braucht ein solches umfassendes Konzept. Um den gordischen Knoten der Salzburger Verkehrskrise zu lösen, muss die Bevölkerung das letzte Wort haben. Das gewährleistet, dass neue und geplante Maßnahmen den erforderlichen Rückhalt haben.

## Nachhaltige Stadtplanung

---

Die kommende Gemeinderatsperiode wird entscheidend für die Erreichung der Energie- und Klimaziele im Gebäudesektor sein, der für rund 30% der klimaschädlichen Treibhausgas Emissionen verantwortlich ist. Vor diesem Hintergrund sowie zur Bewältigung o. g. Probleme (Verkehrsmisere, Schaffung von Wohnraum) sind neue Lösungsansätze dringend geboten.

### Wir schlagen die Einrichtung eines zentralen Büros (einer Stabsstelle) für nachhaltige Stadtentwicklung mit entsprechenden Planungskompetenzen vor, um die Vision einer zukunftsfähigen, klimaneutralen Stadt umzusetzen. Werden Sie sich für einen solchen Vorschlag einsetzen? Sollten Sie die Notwendigkeit nicht sehen - wie wollen Sie die genannten Probleme bewältigen?

Ja, eine solche Stelle kann den Ausschlag geben, eine nachhaltige Stadtplanung in den Planungsabläufen fest zu verankern und als Schiene, die zahlreiche Arbeitsfelder der Stadt tangiert, in die Breite zu tragen, in der Stadtpolitik und -verwaltung, aber auch darüber hinaus.

## Urbaner Lebensraum

---

In dem nächsten Jahrzehnt stehen große infrastrukturelle, gesellschaftliche und klimatische Veränderungen an. Sie bedingen u.a. Anpassungen der gebauten Umwelt, insbesondere die Gestaltung der öffentlichen Räume, Verkehrsströme und Wohnräume. Die Politik ist aufgefordert, weitreichende Maßnahmen zu ergreifen.

### Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt werden Sie priorisieren?

Zur Verbesserung der Lebensqualität will ich, dass auch die dicht bewohnten Stadtteile im Norden, die abseits des touristischen Zentrums liegen, in den Mittelpunkt rücken. Stadtteile wie die Bessarabierstraße oder Schallmoos brauchen einen langfristigen Plan, wie sie sich in Bezug auf Wohnräume, Verkehrsentlastung, Aufenthaltsqualitäten, Begründung, einer Stadt der kurzen Wege, Begegnung und sozialem Leben, einem ästhetischen baulichen Umfeld und einer kulturellen Bespielung entwickeln können. Beim Wohnen sollen nicht nur Neubauten, sondern auch bestehende Wohnanlagen Beachtung finden. Die Wohnqualität vieler tausend Salzburger\*innen kann steigen, indem Sanierungen durchgeführt, Balkone und Lifte nachgerüstet, sanfte Mobilitätsformen erleichtert und das soziale Miteinander gefördert werden.

## Gelungenes Beispiel

---

### Was ist für Sie persönlich ein besonders gelungenes Bauprojekt in der Stadt Salzburg, das in letzter Zeit entstanden ist bzw. gerade geplant wird - und warum?

Die Aufstockung und Sanierung der Friedrich-Innhauser-Straße. Sie verbindet die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum mit dem Erhalt der Gemeinnützigkeit und Leistbarkeit, bessere ökologische Standards mit der Weiterentwicklung des baukulturellen Bestands.

## Wohnen

---

Das 2022 beschlossene Landesentwicklungsprogramm (LEP) sieht den Bedarf an 10.000 Wohnungen im Zeitraum 2021 – 2044 vor.

### Wie sollen Bauträger und Stadt Salzburg zu ausreichenden und finanzierbaren Baulandflächen kommen?

Salzburg muss sich innerhalb seiner Stadtgrenzen weiter entwickeln können. Bei der Eingemeindung des Umlandes spielen die anderen nicht mit, der Flächentausch im Rahmen der Grünlanddeklaration ist auch nicht zielführend (gerade im Sinne der Umweltpolitik).

Letztlich gilt es Potential auszuschöpfen, was etwa die Verdichtung oder Leerstandnutzung betrifft. Hier sollten wir überhaupt uns einen besseren Überblick beschaffen (Leerstands-Datenbank). Was Innsbruck kann, müsste ja auch in Salzburg möglich sein!

Es gibt Areale, die einer besseren Verwendung zugeführt werden sollten z.B. auf dem Gelände der Salzburg AG sollten Wohnungen errichtet werden. Das Kabel-Lager aus der Stadt in den Flach- oder Tennengau verlegt werden.

Mit € 7,5 Mio. für Grundkäufe wird die Stadtgemeinde nicht weit kommen. Und es wäre Spekulation darauf zu setzen, dass Baugrund nur im Preis steigen wird. Das sich abzeichnende Platzen der Immobilienblase ist aus meiner Sicht abzuwarten, um danach weitaus günstiger mehr Fläche erwerben zu können.

Einen wie auch immer gearteten Eingriff ins Eigentum, lehnen wir ab. Mit Bebauungs-Zwang wurde woanders bisher wenig mobilisiert.

## Verkehr

---

Seit Jahrzehnten werden in der Stadt Salzburg verkehrstechnische Einzelmaßnahmen kontrovers diskutiert (Kapuzinerbergtunnel, Altstadtgaragenerweiterung, Neutorsperre, Haus der Natur-Kreisverkehr, Begegnungszone Altstadt usw.) In den meisten Fällen landen diese in der Schublade, währenddessen der öffentliche Raum in der Stadt von der drückenden Blechlawine über Gebühr in Anspruch genommen wird. Ein umfassendes Verkehrskonzept ist nicht vorhanden. Auch das S-Link-Projekt droht daran zu scheitern, dass der Bevölkerung das Erfordernis einer linearen Hochleistungsverbindung quer durch die Stadt als Lösung für ein flächenhaftes Verkehrsproblem nicht erklärt wird / erklärbar ist.

### Würden Sie dafür eintreten, dass für die Stadt Salzburg ein umfassendes Verkehrskonzept (Verkehrsentwicklungsplan) ausgearbeitet wird (unter Bürgerbeteiligung und mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr zurückzudrängen)?

Wir haben unsere Forderung nach einem umfassenden Verkehrskonzept bereits mehrfach beantragt und eng mit dem Verkehrsexperten Sebastian Krackowizer zusammengearbeitet. Gemeinsam haben wir detailliert aufgezeigt, welche Einzelmaßnahmen für den Öffentlichen Verkehr in der Praxis erforderlich wären. Ein realitätsfernes Nahverkehrs-Konzept wird von den Salzburgern nicht angenommen und ist kein Anreiz, den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Wir brauchen einen überregionalen Verkehrsplan, der seinem Namen auch gerecht wird. Eine Krankenpflegerin, die sich nicht darauf verlassen kann, mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus dem Umland zur SALZ zu gelangen, wird weiterhin auf ihr Auto angewiesen bleiben. Daher: 1. Schritt: Funktionierender öffentlicher Verkehr, 2. Schritt: Eindämmung des Individualverkehrs. Umgekehrt wird es nicht gehen!

## Nachhaltige Stadtplanung

---

Die kommende Gemeinderatsperiode wird entscheidend für die Erreichung der Energie- und Klimaziele im Gebäudesektor sein, der für rund 30% der klimaschädlichen Treibhausgas Emissionen verantwortlich ist. Vor diesem Hintergrund sowie zur Bewältigung o. g. Probleme (Verkehrsmisere, Schaffung von Wohnraum) sind neue Lösungsansätze dringend geboten.

### Wir schlagen die Einrichtung eines zentralen Büros (einer Stabsstelle) für nachhaltige Stadtentwicklung mit entsprechenden Planungskompetenzen vor, um die Vision einer zukunftsfähigen, klimaneutralen Stadt umzusetzen. Werden Sie sich für einen solchen Vorschlag einsetzen? Sollten Sie die Notwendigkeit nicht sehen - wie wollen Sie die genannten Probleme bewältigen?

Mir geht es seit Jahren darum, dass wir in der Stadt Salzburg den Fehler von 2004 endlich beheben und die Stadtplanung und die Baubehörde wieder trennen. Stadtplanung sollte über der Einzelfallbetrachtung mit Ausnahmen stehen.

Die Abteilung Stadtplanung sollte dann auch den Verkehr in ihrer Zuständigkeit haben.

Eine klarere Definition der Zuständigkeiten ist unabdingbar. Schließlich muss irgendjemand das große Ganze im Blick haben und auch die Kompetenz, Einzelmaßnahmen sinnvoll akkordieren. Herausforderungen enden nicht bei der eigenen Zuständigkeit. Das hat die mangelnde Zusammenarbeit zwischen Abteilung 5 und Abteilung 6 gezeigt. Hier muss nachgeschärft werden!

## Urbaner Lebensraum

---

In dem nächsten Jahrzehnt stehen große infrastrukturelle, gesellschaftliche und klimatische Veränderungen an. Sie bedingen u.a. Anpassungen der gebauten Umwelt, insbesondere die Gestaltung der öffentlichen Räume, Verkehrsströme und Wohnräume. Die Politik ist aufgefordert, weitreichende Maßnahmen zu ergreifen.

### Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt werden Sie priorisieren?

In wirtschaftlich schwierigen Zeiten wird es für Gemeinden immer schwerer, kommunale Aufwendungen für soziale Leistungen, Infrastruktur oder Sachleistungen zu erbringen. Daher hinterfrage ich überdimensionierte Projekte, die uns auf immer finanziell belasten werden, wie z.B. den s-link, den ich jedoch insbesondere aus Gründen des Welterbes ablehne, da man seitens der Projektgesellschaft nicht bereit war, die Hauseigentümer, die einen enormen Erhaltungsaufwand stemmen müssen, von vornherein schad- und klaglos zu halten. Wenn sie dann Schäden haben, müssen sie dann ihr Recht erst durchsetzen.

Mittlerweile stellt sich für viele die Frage, wie sie sich Lebens(erhaltungs)kosten generell leisten sollen.

Prioritär ist das Thema leistbare Wohnen (und Bauen), ein umfassendes Verkehrskonzept (das tatsächlich zu Stau- und Emissionsreduktion führt). Dringender Handlungsbedarf herrscht auch bei passenden Kinderbetreuungs- und bedarfsgerechten Pflegeangeboten.



Und nicht zu vergessen: Wie bekämpfen wir Leerstand? Das Ziel von SALZ: Studenten können auch im vierten Stock ohne Lift wohnen. Und Hausbesitzer müssen nicht zuletzt wegen vermehrtem Leerstand in der Sockelzone sowie der gestiegenen Zinsbelastung froh sein, wenn sie solche Wohnungen jetzt vermieten können. Studenten sind darüber hinaus nur auf Zeit an der Anmietung interessiert und nicht auf immer, was das Thema Mieterschutz entschärft. Dazu sollten wir genaue Zahlen haben: z.B. wieviele Wohnungen stehen in der Getreidegasse wirklich leer? Was Innsbruck schafft muss in Salzburg auch gehen.

## **Gelungenes Beispiel**

---

Was ist für Sie persönlich ein besonders gelungenes Bauprojekt in der Stadt Salzburg, das in letzter Zeit entstanden ist bzw. gerade geplant wird - und warum?

Das Projekt in der Hellbrunner Allee 50 ist optisch sehr schön gelungen.

Christoph Ferch/SALZ, im Jänner 2024

## Wohnen

---

Das 2022 beschlossene Landesentwicklungsprogramm (LEP) sieht den Bedarf an 10.000 Wohnungen im Zeitraum 2021 – 2044 vor.

**Wie sollen Bauträger und Stadt Salzburg zu ausreichenden und finanzierbaren Baulandflächen kommen?**

Priorität der Salzburger Wohnpolitik sollte sicher sein, mehr Angebot zu schaffen. Das muss aber nicht zwingend auf neuem Bauland passieren. Wir sollten auch darüber reden, in die Höhe zu bauen – bzw. bauen zu dürfen. Ein gangbarer Weg für mehr Bauland wäre wiederum, die Widmung als Bauland zeitlich zu begrenzen – wo seit über zehn Jahren schon nichts gebaut wird, kann diese Widmung auch wieder verfallen, um z.B. für Grünflächen oder konsumfreie Plätze in der Stadt genutzt zu werden.

## Verkehr

---

Seit Jahrzehnten werden in der Stadt Salzburg verkehrstechnische Einzelmaßnahmen kontrovers diskutiert (Kapuzinerbergtunnel, Altstadtgaragenerweiterung, Neutorsperre, Haus der Natur-Kreisverkehr, Begegnungszone Altstadt usw.) In den meisten Fällen landen diese in der Schublade, währenddessen der öffentliche Raum in der Stadt von der drückenden Blechlawine über Gebühr in Anspruch genommen wird. Ein umfassendes Verkehrskonzept ist nicht vorhanden. Auch das S-Link-Projekt droht daran zu scheitern, dass der Bevölkerung das Erfordernis einer linearen Hochleistungsverbindung quer durch die Stadt als Lösung für ein flächenhaftes Verkehrsproblem nicht erklärt wird / erklärbar ist.

**Würden Sie dafür eintreten, dass für die Stadt Salzburg ein umfassendes Verkehrskonzept (Verkehrsentwicklungsplan) ausgearbeitet wird (unter Bürgerbeteiligung und mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr zurückzudrängen)?**

Ja.

## Nachhaltige Stadtplanung

---

Die kommende Gemeinderatsperiode wird entscheidend für die Erreichung der Energie- und Klimaziele im Gebäudesektor sein, der für rund 30% der klimaschädlichen Treibhausgas Emissionen verantwortlich ist. Vor diesem Hintergrund sowie zur Bewältigung o. g. Probleme (Verkehrsmisere, Schaffung von Wohnraum) sind neue Lösungsansätze dringend geboten.

**Wir schlagen die Einrichtung eines zentralen Büros (einer Stabsstelle) für nachhaltige Stadtentwicklung mit entsprechenden Planungskompetenzen vor, um die Vision einer zukunftsfähigen, klimaneutralen Stadt umzusetzen. Werden Sie sich für einen solchen Vorschlag einsetzen? Sollten Sie die Notwendigkeit nicht sehen - wie wollen Sie die genannten Probleme bewältigen?**

Ja. Wir teilen die Problemanalyse und setzen uns für eine klimafitte und moderne Stadt ein, gerade in der Lokalpolitik gibt es viele Hebel dafür. Wir geben aber zu bedenken: Wenn die Stadt Salzburg alleine dieses Büro einrichtet, aber im Umland nichts passiert, wird die Stadt durch den andauernden Pendlerverkehr weiterhin nicht klimaneutral sein – daher ist auch das Land gefordert. Da das aktuell nicht Priorität der Landesregierung zu sein scheint, muss die Stadt aber mit Eigeninitiative voranschreiten.

## Urbaner Lebensraum

---

In dem nächsten Jahrzehnt stehen große infrastrukturelle, gesellschaftliche und klimatische Veränderungen an. Sie bedingen u.a. Anpassungen der gebauten Umwelt, insbesondere die Gestaltung der öffentlichen Räume, Verkehrsströme und Wohnräume. Die Politik ist aufgefordert, weitreichende Maßnahmen zu ergreifen.

**Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt werden Sie priorisieren?**

Die Lebensqualität in der Stadt leidet einerseits am Verkehrschaos, welches durch das schlechte ÖPNV Angebot und die Abhängigkeit vom Auto ausgelöst wird, andererseits an den hohen Wohnkosten, aufgrund derer den Menschen weniger Geld zum Leben bleibt. Um die Lebensqualität für uns Salzburgerinnen und Salzburger zu verbessern, braucht es ein Ende des Verkehrschaos und adäquate Wohnpreise für alle. Hebel diese Ziele zu erreichen, gibt es einige, beim Verkehr würden wir eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt und ein besseres ÖPNV Angebot priorisieren, beim Wohnen müssen wir schlichtweg dafür sorgen, dass es mehr Angebot gibt. Außerdem wollen wir in der ganzen Stadt eine Begrünungs- und Entsiegelungsoffensive. Die Stadt Salzburg liegt laut einer WWF-Analyse auf Platz 2, was die Versiegelung betrifft, dennoch geht bis auf ein wenig klein-klein kaum etwas weiter.

## Gelungenes Beispiel

---

**Was ist für Sie persönlich ein besonders gelungenes Bauprojekt in der Stadt Salzburg, das in letzter Zeit entstanden ist bzw. gerade geplant wird - und warum?**

In der Josef-Ressel-Straße wurde bei einem bestehenden Wohnhaus in die Höhe gebaut – schaut von außen schön und modern aus und bringt neue Mietwohnungen. Ein anderes Beispiel wären die Wohnungen, die direkt an der Busstation Aiglhof gegenüber dem LKH stehen. Früher war dort ein Parkplatz, heute viele Wohnungen mit sehr guter Öffi-Anbindung.